



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 1.10.2003
COM(2003) 564 definitivo

2001/0229 (COD)

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica alla proposta modificata di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica alla decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo
sviluppo della rete transeuropea dei trasporti**

(presentata dalla Commissione ai sensi dell'articolo 250, comma 2 del trattato CE)

{SEC(2003) 1060 }

INDICE

1.	Introduzione e riassunto	3
2.	Progetti prioritari per l'Unione ampliata.....	4
2.1.	Una metodologia selettiva.....	5
2.2.	Un numero limitato di nuovi progetti	5
2.3.	Dichiarazione di interesse europeo	6
3.	Il meccanismo di sostegno per le autostrade del mare.....	7
4.	Un coordinamento rafforzato tra Stati membri	9
4.1.	Coordinatori europei per progetto o gruppo di progetti.....	10
4.2.	Procedure coordinate preliminari all'autorizzazione a costruire	11
5.	Elementi di analisi di impatto	13
5.1.	Il finanziamento	13
5.2.	L'impatto economico, sociale e ambientale	14
5.3.	Consultazione esterna.....	16

1. INTRODUZIONE E RIASSUNTO

Una rete di trasporto effettivamente transeuropea favorisce la dinamica del mercato interno, migliora la coesione territoriale e, di riflesso, la competitività e il potenziale di crescita dell'Unione europea. La sua estensione ai futuri Stati membri contribuisce al successo dell'ampliamento e costituisce una nuova opportunità per ridurre la congestione sui grandi assi e incoraggiare l'intermodalità nell'Europa ampliata, condizione necessaria per uno sviluppo sostenibile dei trasporti.

Per stimolare lo sviluppo di tale rete attorno a progetti aventi una chiara dimensione europea, il 2 ottobre 2001 la Commissione ha proposto una modifica della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti¹. Alla sessione plenaria del 30 maggio 2002, il Parlamento europeo ha approvato, con vari emendamenti, i principali elementi di questa proposta, in particolare l'aggiunta di sei progetti prioritari con un forte valore aggiunto europeo. Nel settembre 2002 la Commissione ha trasmesso una proposta modificata al Parlamento e al Consiglio indicando gli emendamenti del Parlamento che essa ritiene auspicabile inserirvi².

Il Consiglio non ha adottato questa proposta. Già nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti del 2001, la Commissione aveva espresso la necessità di completare questa prima proposta per continuare a concentrarsi su progetti prioritari nella prospettiva dell'Unione ampliata.

A tal fine, la Commissione ha costituito un gruppo ad alto livello presieduto da Karel Van Miert e composto di esperti designati dai ministri dei Trasporti degli Stati membri attuali e futuri nonché di rappresentanti della Banca europea per gli investimenti. La relazione del gruppo è stata trasmessa alla Commissione il 30 giugno 2003 e subito pubblicata³.

Dopo aver esaminato le raccomandazioni del gruppo ad alto livello e le reazioni pervenute dopo la loro pubblicazione, la Commissione ritiene che nuovi elementi giustifichino un completamento della proposta modificata trasmessa nel settembre 2002. L'integrazione della proposta mira a facilitare il raggiungimento di un accordo al Consiglio e al Parlamento europeo, in maniera da realizzare gli obiettivi fissati dal Consiglio europeo di adottare rapidamente questi nuovi orientamenti, compresi alcuni nuovi progetti prioritari nelle Alpi, nei Pirenei e nel mar Baltico. Le nuove modifiche proposte:

- completano l'elenco dei progetti prioritari proposto nel 2001 con i nuovi progetti individuati dal gruppo, anche con nuove forme di sostegno allo sviluppo di progetti transnazionali di autostrade del mare;

¹ COM(2001) 544.

² COM(2002) 542.

³ Cfr. http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm.

- assegnano a questi progetti la classificazione di progetti di interesse europeo, permettendo così l'uso prioritario delle risorse comunitarie disponibili nel quadro delle regole applicabili agli strumenti finanziari comunitari dedicati alle reti transeuropee. Questa classificazione prevede inoltre per gli Stati membri la possibilità di ricorrere a procedure coordinate di valutazione e consultazione dell'opinione pubblica, o a un'inchiesta transnazionale comune nel caso di determinate tratte transfrontaliere, prima del rilascio dell'autorizzazione a costruire;
- introducono un meccanismo destinato a rafforzare il coordinamento operativo e finanziario degli Stati membri per alcuni progetti o gruppi di progetti dichiarati di interesse europeo, tramite la designazione di “coordinatori europei”;
- portano al 2020 i tempi di realizzazione della rete transeuropea, considerato il tempo trascorso dopo la proposta iniziale presentata nell'ottobre 2001 e il tempo necessario per costruire le infrastrutture di trasporto.

La Commissione sottolinea che quest'integrazione della proposta è accompagnata da una proposta parallela, volta a modificare il regolamento n. 2236/95 in modo da poter applicare tassi di cofinanziamento comunitario fino a concorrenza del 30% del costo dei progetti per le sezioni transfrontaliere dei progetti dichiarati di interesse europeo identificati nella presente proposta.

Queste due proposte rientrano nel quadro dell'iniziativa di crescita annunciata dalla Commissione nel luglio del 2003. La proposta di decisione individua, infatti, investimenti in progetti di interesse europeo per 220 miliardi di euro entro il 2020, 80 dei quali, entro il 2006, possono essere mobilitati concretamente per stimolare l'economia, a condizione che esista una volontà politica in tal senso. Proponendo altri finanziamenti a più lungo termine, che potrebbero migliorare il potenziale di crescita di domani, la proposta permette agli investitori pubblici e privati di anticipare il loro contributo. Una prima relazione intermedia sull'iniziativa di crescita viene elaborata parallelamente a queste proposte in vista del Consiglio europeo di ottobre, mentre l'analisi dettagliata degli investimenti prioritari e della loro programmazione temporale in relazione a questa iniziativa sarà presentata al Consiglio europeo di dicembre 2003 sulla base dei lavori congiunti della Commissione e della Banca europea per gli investimenti. Lo sviluppo della rete transeuropea è una delle chiavi di volta dell'iniziativa. Pertanto, queste due proposte, che seguono la proposta presentata il 23 luglio 2003 riguardante la tassazione dei mezzi pesanti (direttiva “Eurobollo”), costituiscono un elemento fondamentale del dispositivo da realizzare.

2. PROGETTI PRIORITARI PER L'UNIONE AMPLIATA

La rete transeuropea comprende numerosi progetti di interesse comune. Alcuni si distinguono però per la loro dimensione europea, a causa della loro portata, del ruolo che possono svolgere per lo sviluppo degli scambi transnazionali, del notevole contributo che possono apportare alla coesione territoriale e alla concentrazione dei flussi su modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente.

La Comunità deve compiere uno sforzo specifico per coordinare ed eventualmente sostenere finanziariamente la realizzazione di tali progetti onde garantire uno sviluppo coerente della rete e promuovere una visione comune dei suoi grandi assi presso le autorità nazionali e regionali e gli operatori che intervengono, ciascuno al loro livello, sulla rete transeuropea. Questo è l'obiettivo della classificazione come "progetto prioritario".

2.1. Una metodologia selettiva

È indispensabile una metodologia rigorosa e chiara per una scelta selettiva dei progetti prioritari. Il gruppo ad alto livello ha stabilito una metodologia, illustrata nei dettagli nella sua relazione, che prevede due fasi:

- la prima fase mira a garantire la coerenza generale dei progetti, la loro maturità e l'impegno degli Stati membri interessati a realizzarli. Quest'ultimo punto è particolarmente importante, data la portata degli impatti territoriali e finanziari per gli Stati membri attraversati da questi progetti;
- in una seconda fase, è valutato il contributo dei progetti a tre obiettivi politici essenziali della Comunità: il loro valore aggiunto per facilitare la mobilità di beni e persone tra gli Stati membri, il loro contributo alla coesione territoriale e il loro apporto allo sviluppo sostenibile dei trasporti.

Questa metodologia è stata testata dal gruppo ad alto livello ed è ripresa all'articolo 19 della presente proposta.

I progetti prioritari i cui lavori sono avviati entro il 2010 sono quindi approvati, previo esame dei vari criteri indicati nella presente decisione, con procedura di codecisione del Parlamento europeo e del Consiglio su proposta della Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato.

2.2. Un numero limitato di nuovi progetti

Il Gruppo ad alto livello ha applicato questa metodologia nell'esame di un centinaio di progetti. Con l'accordo di un'ampia maggioranza dei suoi membri ha selezionato un numero limitato di nuovi progetti prioritari i cui lavori dovrebbero cominciare prima del 2010 (elenco 1 della relazione del gruppo). Il gruppo ad alto livello ha inoltre confermato l'interesse dei progetti approvati ai Consigli europei di Essen e Dublino (elenco 0 della relazione del gruppo).

La Commissione ha esaminato i risultati di questi lavori e ha organizzato, sulla base della relazione del Gruppo ad alto livello, una consultazione pubblica (cfr. capitolo 4). La valutazione non ha apportato elementi nuovi suscettibili di rimettere in causa le scelte operate dal gruppo, visto che:

- L'inclusione di un progetto nell'elenco dei progetti prioritari non pregiudica la variante scelta al termine delle procedure di valutazione dell'impatto ambientale. La Commissione peraltro controlla che le direttive in questo settore siano applicate correttamente dagli Stati membri. Nel caso dei paesi candidati, la Commissione ritiene che i requisiti minimi previsti da queste direttive debbano applicarsi ai progetti della rete transeuropea, compresi i progetti prioritari. Gli eventuali aiuti comunitari concessi sono pertanto in pratica subordinati all'osservanza di questi requisiti minimi.

– L’inclusione di un progetto nell’elenco dei progetti prioritari non pregiudica l’ammissibilità a eventuali finanziamenti comunitari. I progetti prioritari consistono, infatti, in gruppi di progetti situati sullo stesso asse. L’ammissibilità di questi elementi separati, ciascuno corrispondente a una serie di compiti economicamente indivisibili con obiettivi chiaramente stabiliti, dipende tra l’altro dalla conferma della loro redditività economica potenziale.

Oltre ai progetti prioritari presentati dalla Commissione nell’ottobre 2001 e approvati dal Parlamento europeo in prima lettura il 30 maggio 2002, la Commissione propone quindi come nuovi progetti prioritari nell’allegato III l’insieme dei progetti individuati nell’elenco 1 della relazione del gruppo ad alto livello in base al metodo di cui sopra.

Inoltre, la Commissione ritiene che tre progetti ferroviari (nn. 27, 28 e 29), oggetto di lunghe discussioni in seno al gruppo ad alto livello ma non approvati, soddisfino i requisiti stabiliti e meritino quindi di essere inclusi nell’elenco di cui all’allegato III, visto l’impegno espressamente assunto dagli Stati interessati e il loro valore aggiunto a livello europeo. Dopo la presentazione del rapporto del gruppo ad alto livello, la Commissione ha ricevuto chiare conferme ai massimi livelli politici circa la volontà degli Stati membri interessati di avviare i lavori entro il 2010.

Per facilitare la cooperazione a livello di controllo, i nuovi progetti sono raggruppati lungo assi principali che collegano le capitali dell’Unione ampliata o che estendono progetti già proposti nell’ottobre 2001.

Questo allegato comprende quindi progetti situati sul territorio di Stati che aderiranno prossimamente alla Comunità. Va infatti ricordato che i trattati di adesione incorporano la rete di questi Stati agli orientamenti (cfr. cartine dell’allegato I), ma non individuano progetti prioritari in questi Stati.

2.3. Dichiarazione di interesse europeo

L’esperienza insegna che nella realizzazione dei progetti prioritari si possono incontrare diverse difficoltà legate alla mancanza di finanziamenti, all’organizzazione del coordinamento tra Stati membri necessaria, tenuto conto della loro dimensione transnazionale, o alla compartimentazione delle procedure di autorizzazione a costruire.

Per contribuire a superare queste difficoltà, nella presente decisione i progetti prioritari sono dichiarati di interesse europeo. Già nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti la Commissione aveva lanciato l’idea di un concetto di “dichiarazione di interesse europeo” *“applicabile alle infrastrutture ritenute strategiche per il buon funzionamento del mercato interno e il decongestionamento della rete, ma che non presentano lo stesso interesse a livello nazionale o locale”*. L’articolo 19 bis precisa gli effetti derivanti dalla dichiarazione di interesse europeo:

1. È opportuno assicurare che la Comunità realizzi concretamente le priorità selezionate. Gli aiuti per le reti transeuropee, stanziati dal fondo di coesione e dallo strumento strutturale di preadesione devono quindi naturalmente essere

destinati in primo luogo a questi progetti, nel rispetto delle regole e dei criteri propri di ogni strumento⁴.

2. Visto l'impatto negativo che i ritardi o l'abbandono di certe tratte possono avere sulla redditività dei lavori eseguiti da altri Stati lungo lo stesso asse e sugli interessi finanziari della Comunità, occorre prevedere un meccanismo che stimoli gli Stati membri a rispettare i calendari concordati nella decisione sugli orientamenti. L'articolo 19 bis introduce quindi la possibilità che la Commissione decida di ritirare la qualifica di progetto di interesse europeo in caso di ritardi, dopo aver preso in esame i pareri degli Stati membri interessati sui motivi di questi ritardi.
3. Per agevolare le future revisioni degli orientamenti e, se necessario, dell'elenco di progetti prioritari, nonché migliorare le procedure di valutazione dei progetti, l'articolo 19 bis introduce nuove disposizioni affinché gli Stati membri realizzino valutazioni a posteriori per ogni progetto prioritario e ne trasmettano i risultati alla Commissione.
4. Considerando i rischi di difficoltà legate alla compartimentazione tra Stati membri delle procedure nazionali di valutazione e consultazione dell'opinione pubblica prima del rilascio delle autorizzazioni a costruire, gli Stati membri sono invitati a mettere in atto procedure coordinate, o persino procedure uniche nel caso di tratte transfrontaliere (cfr. il capitolo 4).

Infine, la proposta parallela destinata a modificare il regolamento (CE) n. 2236/95 autorizza l'applicazione di tassi di cofinanziamento comunitari fino al 30% del costo dei progetti, per le tratte transfrontaliere dei progetti dichiarati di interesse europeo identificati nella presente proposta. L'allegato III della presente decisione precisa, a titolo indicativo, le tratte transfrontaliere che potrebbero in particolare meritare questo sostegno rafforzato.

3. IL MECCANISMO DI SOSTEGNO DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

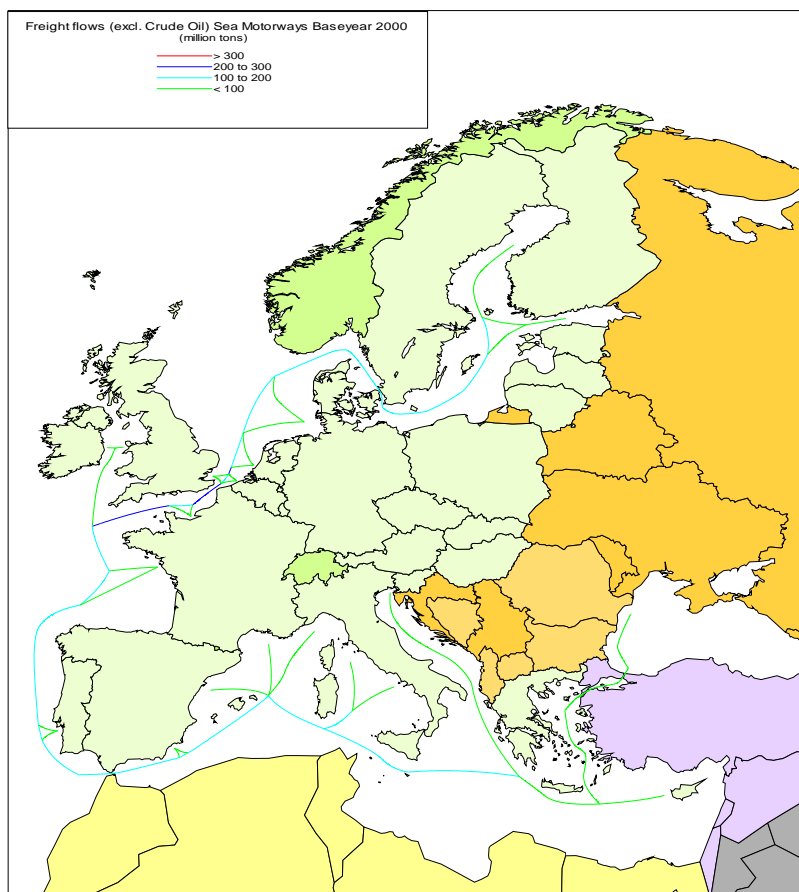
Tra i progetti del nuovo allegato III è compreso lo sviluppo di "autostrade del mare", che nel quadro della rete transeuropea dovranno conferire al lancio di nuove linee marittime transnazionali la stessa importanza delle autostrade o della ferrovia. Grazie a questi nuovi collegamenti marittimi sarà più facile collegare i paesi isolati da barriere naturali, i paesi insulari e altri paesi periferici.

La relazione del gruppo ad alto livello suggerisce alcune misure atte a incentivare lo sviluppo di queste linee concentrando il grosso del trasporto merci su alcuni itinerari marittimi in partenza da un numero limitato di porti onde accrescere la redditività potenziale delle linee marittime. Queste misure comprendono:

⁴ Il Gruppo ad alto livello ha raccomandato di concentrare sui progetti prioritari i finanziamenti comunitari ottenibili dai diversi strumenti finanziari esistenti.

- la semplificazione dei controlli doganali e amministrativi, alla stregua di quanto avviene al passaggio delle frontiere intracomunitarie sulle autostrade europee, e la messa a punto di un sistema elettronico di dichiarazione per le autorità portuali⁵;
- installazioni portuali riservate di preferenza a questa attività (terminali ro-ro, apparecchiature logistiche, aree di stazionamento, installazioni per i camionisti) e un accesso diretto ai porti (compreso un accesso ferroviario libero);
- una navigabilità garantita tutto l'anno, in particolare l'accesso invernale al mar Baltico.

La cartina riportata qui di seguito, che indica il volume di merci (esclusi i prodotti petroliferi) trasportato nelle regioni marittime individuate nell'allegato III, illustra il potenziale di aumento massiccio.



In pratica, incentivi allo sviluppo di nuovi collegamenti marittimi transnazionali dovrebbero accompagnare o sovvenzionare le misure di accompagnamento sopra descritte, compresa la concessione di aiuti all'avvio di nuovi servizi.

⁵ Come già previsto dall'articolo 15 della decisione del 1996.

A parte le azioni già svolte dal programma Marco Polo, il nuovo articolo 12 bis integra le disposizioni giuridiche necessarie per permettere di apportare, nel quadro della rete transeuropea, sostegni comunitari a tali incentivi.

La procedura proposta per individuare progetti atti a beneficiare di tali sostegni, mira ad evitare distorsioni della concorrenza. I progetti devono riguardare due Stati membri e associare finanziamenti pubblici e privati secondo una procedura che garantisca che gli aiuti dei bilanci nazionali, eventualmente con il sostegno della Comunità, siano concessi dopo la procedura di messa in concorrenza. In pratica, la procedura proposta comporta varie fasi:

1. Per essere riconosciuti quali progetti di interesse comune, i progetti dovranno essere proposti da almeno due Stati membri, riguardare l'avvio di nuove linee regolari tra due Stati membri, concernere il numero minimo necessario di porti e attenuare la saturazione del traffico stradale sui grandi assi o, nel caso degli Stati membri periferici o insulari, migliorare le loro vie di accesso.
2. Gli Stati membri interessati stabiliscono di concerto una procedura di appalto (inviti a presentare proposte) per la concessione di sovvenzioni statali a pacchetti che comprendano infrastrutture di accesso, infrastrutture portuali, sistemi elettronici di gestione o aiuti ai servizi e migliorino la redditività delle nuove linee.
3. La fase più delicata è quella di selezione dei porti adatti a far parte di un'autostrada del mare. Se la selezione si rivela troppo difficile a livello nazionale, gli Stati membri interessati potranno organizzare un invito a presentare proposte concernente sia i porti che le compagnie marittime. I porti saranno così scelti sulla base delle proposte presentate da consorzi interessati, composti sia da compagnie marittime che da autorità portuali. L'invito a presentare proposte non dovrà precisare i porti cui è destinato, ma dovrà essere concepito in modo da riguardare porti con caratteristiche paragonabili per evitare che la selezione delle offerte sia influenzata dalla loro ubicazione.
4. A conclusione delle procedure relative agli inviti a presentare proposte, gli Stati membri interessati sottopongono all'approvazione della Commissione i progetti selezionati congiuntamente da due Stati membri.
5. Previa esame di diversi elementi, tra cui la compatibilità degli aiuti previsti con gli orientamenti in materia di aiuti di Stato nel trasporto marittimo, la Commissione decide se il progetto può beneficiare della qualifica di progetto di interesse comune. Una volta ottenuta detta qualifica, i progetti possono beneficiare dei cofinanziamenti comunitari.

4. UN COORDINAMENTO RAFFORZATO TRA STATI MEMBRI

A prescindere dall'importanza per la Comunità di concentrare i suoi sforzi su progetti con una precisa dimensione europea, il coordinamento della pianificazione e degli investimenti degli Stati membri è altresì necessario per uno sviluppo coerente della rete transeuropea.

Gli Stati membri seguono una loro pianificazione, forniscono la maggior parte dei finanziamenti pubblici, contattano gli investitori privati, espletano le complesse procedure amministrative ai fini dell'ottenimento delle autorizzazioni a costruire, controllano l'attribuzione degli appalti, il collaudo finale, ecc.

La compartimentazione di questi compiti e il loro difficile coordinamento tra diversi Stati membri, nonché la mancanza di finanziamenti, provocano sovente ritardi che incidono sulla realizzazione dei collegamenti transnazionali, in particolare la loro sezione transfrontaliera. Se non si approfitta pienamente degli effetti di scala, la redditività degli investimenti per la società (redditività socioeconomica) diminuisce.

Come ricordato dalla "Carta di Napoli", elaborata al termine delle discussioni tra i ministri dei Trasporti il 5 luglio 2003, la revisione degli orientamenti dovrebbe costituire l'occasione per introdurre nuovi meccanismi di coordinamento tra gli Stati membri.

Nella comunicazione della Commissione "*Sviluppare la rete transeuropea di trasporto*"⁶ e più recentemente nel rapporto del gruppo ad alto livello, sono già state esaminate le diverse opzioni atte a rafforzare questo coordinamento, reso ancora più difficile dal fatto che il principio di territorialità dei finanziamenti e del controllo delle opere di ingegneria dei progetti è molto radicato. Dopo questo esame e a seguito di uno scambio di informazioni con gli Stati membri a livello del Comitato "Articolo 18", la presente proposta apporta due risposte.

4.1 Coordinatori europei per progetto o gruppo di progetti

La redditività degli investimenti, che dipende dai futuri flussi di traffico e dai rendimenti di scala, è strettamente legata al calendario della messa in servizio delle diverse tratte lungo l'asse in questione. L'esperienza mostra che la redditività socioeconomica di grandi progetti della rete transeuropea si è rivelata deludente a causa dei ritardi nei lavori di altri progetti situati sullo stesso asse transeuropeo, in particolare in altri paesi. Non conoscendo esattamente le intenzioni dei paesi vicini, succede spesso che gli Stati membri pospongano talune decisioni di investimento, anche quelle che potrebbero avere un forte valore aggiunto europeo. Gli investimenti devono pertanto essere, per quanto possibile, sincronizzati lungo gli assi transnazionali.

Per alcuni progetti o gruppi di progetti dichiarati di interesse europeo, situati sui grandi assi (corridoi) europei, sarebbe opportuno creare un gruppo di coordinamento, cui parteciperebbe la Comunità, per la durata dei progetti prioritari situati sull'asse. Tale approccio, da decidere caso per caso, richiederà la cooperazione degli Stati membri interessati, come prescritto dall'articolo 17 bis introdotto dalla presente proposta.

L'articolo 155 del trattato CE conferisce alla Commissione la missione di intraprendere ogni iniziativa utile per promuovere il coordinamento tra Stati membri. Spetta quindi alla Commissione designare una personalità, di concerto con gli Stati membri interessati, incaricata di guidare questo coordinamento.

⁶ COM(2003) 132.

Il coordinatore europeo, nominato per i singoli progetto o per gruppi di progetti, incoraggia la cooperazione con gli utilizzatori e gli operatori, cura la promozione dei progetti presso gli investitori privati e le istituzioni finanziarie, compresa la Comunità, e segue gli sviluppi per informare la Comunità dei progressi realizzati e adottare le misure necessarie per superare eventuali difficoltà. Il coordinatore agisce a nome e per conto della Commissione.

Il coordinatore europeo è nominato tramite una decisione della Commissione, previa consultazione degli Stati membri interessati. Queste decisioni individuali precisano le modalità di azione del coordinatore, che sono stabilite caso per caso e possono quindi variare secondo le circostanze. La nomina di un coordinatore avverrà solo per determinati progetti o gruppi di progetti in funzione delle difficoltà di coordinamento riscontrate.

La Commissione intende effettuare rapidamente un bilancio del funzionamento di questi coordinatori europei onde eventualmente prevedere la creazione di una o più strutture comuni, responsabili della promozione dei progetti presso gli investitori privati e pubblici o, addirittura, della realizzazione dei progetti. Queste strutture sarebbero del tipo indicato dalla Commissione nella comunicazione intitolata *“Sviluppare la rete transeuropea di trasporto”*.

4.2 Procedure coordinate preliminari alle autorizzazioni a costruire

Viste le difficoltà legate, nel caso di determinati progetti, alla compartimentazione tra Stati membri delle procedure di valutazione e consultazione dell'opinione pubblica preliminari al rilascio delle autorizzazioni amministrative per l'avvio di un progetto, il gruppo ad alto livello ha ventilato la possibilità di una procedura di inchiesta unica che riguardi più Stati membri e non soltanto quello promotore del progetto.

Per le tratte transfrontaliere che registrano spesso difficoltà legate alla compartimentazione delle procedure, sarebbe opportuno istituire delle commissioni di indagine “transnazionale” che effettuerebbero le analisi di impatto e raccoglierebbero il parere di tutte le parti interessate sui territori degli Stati membri interessati.

La dichiarazione di interesse europeo resa nel quadro della presente decisione all'articolo 19 impone quindi agli Stati membri interessati di attuare procedure coordinate, se non addirittura inchieste transnazionali nei casi delle tratte transfrontaliere che risultano indivisibili dal punto di vista tecnico e finanziario (articolo 19 bis, paragrafi 8 e 9).

Queste procedure, nel rispetto delle direttive comunitarie in materia di valutazione degli impatti ambientali, presenterebbero diversi vantaggi:

- un'indagine coordinata o transnazionale che organizzi la valutazione e la consultazione dell'opinione pubblica nei diversi Stati interessati anziché una sovrapposizione di procedure nazionali non necessariamente coordinate; si tratta di un netto vantaggio nel caso in cui sia stato designato un unico promotore per costruire una sezione transfrontaliera;

- uno studio di impatto coordinato o uno studio unico per l'insieme del progetto. Ciò permetterà di tener conto degli effetti, positivi o negativi, non solo a livello dello Stato membro promotore del progetto, ma a livello di tutti gli Stati membri interessati al progetto in questione. Lo studio di impatto permetterà tra l'altro di verificare molto facilmente che i sistemi di gestione del traffico e/o di segnaletica siano identici o per lo meno interoperabili su ambo i lati della frontiera;
- un lavoro collegiale tra esperti indipendenti (commissari preposti all'indagine) dei diversi Stati membri interessati incaricati di redigere in comune o in coordinamento un parere unico sull'intero tracciato, valutando gli inconvenienti e i vantaggi del progetto in questione;
- un trattamento omogeneo relativamente all'osservanza di alcune direttive comunitarie sulla protezione dell'ambiente (per evitare più misure nazionali di recepimento) e allo svolgimento della valutazione di impatto sullo sviluppo sostenibile;
- una consultazione di tutte le popolazioni interessate in più Stati membri, in conformità con le diverse direttive concernenti la valutazione degli effetti sull'ambiente e la convenzione di Aarhus. Ciò darà ai cittadini dell'Unione parità di diritti all'informazione su un progetto transnazionale e identiche possibilità di esprimersi su tale progetto.

Gli Stati membri interessati potranno decidere, nel rispetto delle direttive comunitarie pertinenti in materia di protezione dell'ambiente, di adottare per i progetti dichiarati di interesse europeo le modalità delle procedure coordinate, e quelle delle inchieste transnazionali per le tratte transfrontaliere.

Bisogna sottolineare che le modalità scelte dagli Stati membri per la consultazione dell'opinione pubblica e le metodologie di valutazione dovranno rispettare l'*acquis* comunitario concernente la valutazione degli impatti ambientali.

Questo *acquis* è costituito in particolare dalla direttiva 85/337/CEE del Consiglio concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come successivamente modificata⁷, la direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, la direttiva degli uccelli, la direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e la direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

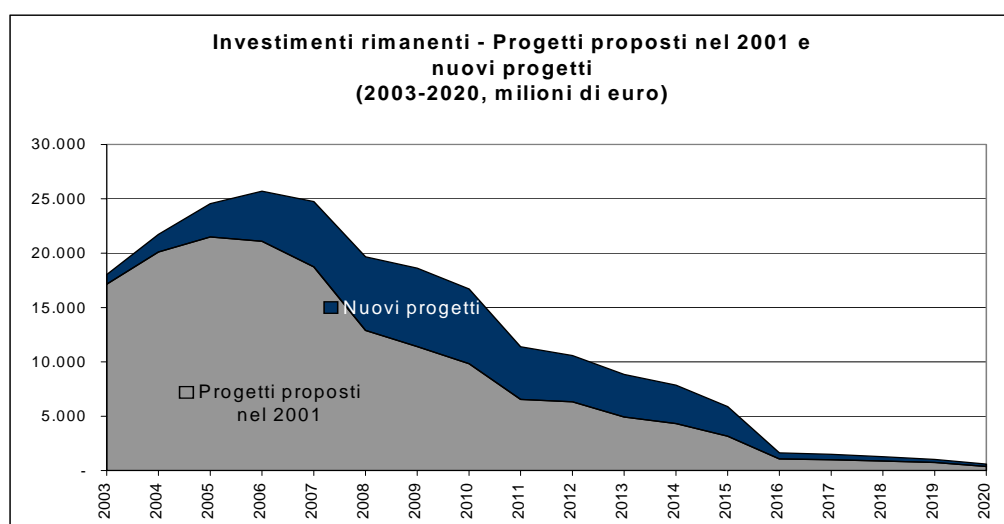
Queste direttive si applicano ai progetti situati sul territorio degli Stati membri, ma per i progetti transfrontalieri non prevedono procedure specifiche che coordinino o eventualmente unifichino le procedure e le valutazioni effettuate dagli Stati membri. La Commissione intende esaminare la questione nel quadro di applicazione di queste direttive e della presente decisione e apportare, se necessario, le opportune modifiche. È pertanto importante che gli Stati membri interessati informino la Commissione dell'avvio e del risultato di queste procedure coordinate o dell'inchiesta transnazionale.

⁷ Ivi compresa la direttiva 2003/35/CE che contiene le disposizioni della Convenzione di Aarhus sull'accesso del pubblico alle informazioni in materia ambientale.

5. ELEMENTI DI ANALISI DI IMPATTO

5.1 Il finanziamento

L'importo stimato degli investimenti necessari per realizzare l'insieme dei progetti dichiarati di interesse europeo (progetti già proposti nel 2001 e nuovi progetti proposti nella presente decisione) è di circa 220 miliardi di euro⁸, ossia quasi il 40% in più rispetto all'importo necessario per realizzare i progetti proposti nel 2001 (cfr. Il grafico). Questa cifra riguarda tuttavia solo i progetti dichiarati di interesse europeo. L'importo totale della rete transeuropea fino al 2020, compresi i progetti di interesse comune non classificati come progetti di interesse europeo, è infatti di 600 miliardi di euro⁹. Gli investimenti a corto e breve termine (oltre 80 miliardi di euro entro il 2006) sono considerevoli.



Affinché la dichiarazione di interesse europeo abbia un impatto concreto sui cittadini e sull'economia, è quindi essenziale che gli Stati e la Comunità adottino, nell'ambito dell'iniziativa di crescita, un approccio coerente per migliorare e agevolare gli investimenti necessari a breve e a lungo termine, come indicato nella comunicazione summenzionata *“Sviluppare la rete transeuropea di trasporto”*.

Oltre alla partecipazione di intermediari finanziari, quali il settore privato, per favorire una migliore gestione dei costi e dei rischi, sarà essenziale combinare con la massima efficacia le tre fonti esistenti di finanziamento: i bilanci nazionali, il bilancio comunitario e le entrate derivanti direttamente dagli utenti:

- il finanziamento tramite i bilanci nazionali svolgerà un ruolo fondamentale. Gli Stati membri sono invitati a adottare in questo settore una politica coerente con gli impegni assunti nel quadro della presente decisione. Il bilancio comunitario può svolgere un ruolo di forte promozione in questo senso. La Commissione intende esaminare la possibilità di istituire un meccanismo che ricompensi i progetti che ottengono rapidamente un impegno di bilancio da parte degli Stati membri.

⁸ Escluse le autostrade del mare.

⁹ Livello dei prezzi 2003.

- Le risorse disponibili fino al 2006 tramite gli strumenti finanziari dedicati alle reti transeuropee (bilancio destinato alle reti transeuropee, fondo di coesione, strumento strutturale di preadesione) dovranno essere concentrate sui progetti dichiarati di interesse europeo. Quanto alle tratte transfrontaliere, la possibilità di usufruire di sovvenzioni per le reti transeuropee, proposta parallelamente alla presente decisione, a concorrenza del 30% del costo di un progetto potrebbe facilitarne il finanziamento.
- I contributi degli utenti sono strettamente legati alla tariffazione per l'uso delle infrastrutture applicata e alle regole comunitarie in questo settore. La modifica della direttiva 99/62/CE sulla tassazione dei mezzi pesanti proposta il 23 luglio 2003 offre inoltre un quadro che permette in certi casi il ricorso a finanziamenti incrociati.

Le simulazioni preliminari elaborate dalla Commissione sulla base delle caratteristiche individuali dei progetti indicano che la capacità contributiva degli utenti (tenendo conto anche dell'evoluzione della regolamentazione summenzionata in materia di tariffazione¹⁰) ammonta a circa 40 miliardi di euro dell'importo totale degli investimenti necessari, che equivalgono all'importo che potrebbe essere ottenuto dagli investitori privati. Visti i rischi inerenti alla natura di questi progetti, il rilascio di garanzie di prestito avrà un ruolo essenziale per mobilitare i capitali.

In ogni caso, i circa 180 miliardi di euro rimanenti dovranno essere finanziati dai bilanci nazionali e dal bilancio comunitario. Questo dà un'idea dell'ampiezza dei mezzi che saranno necessari, in particolare nel quadro delle prossime prospettive finanziarie della Comunità dopo il 2006.

5.2 L'impatto economico, sociale e ambientale

Il gruppo ad alto livello ha già eseguito un primo esame dei progetti preliminari inclusi nella presente proposta quali progetti dichiarati di interesse europeo nonché dei vantaggi derivanti da un coordinamento rafforzato tra Stati membri.

Secondo quest'analisi preliminare, i progetti prioritari potrebbero offrire grandi vantaggi socioeconomici, in termini di riduzione dei costi (interni ed esterni), miglioramento della qualità dei trasporti e sviluppo del territorio. L'allegato tecnico della relazione illustra dettagliatamente le caratteristiche, i vantaggi previsti e il grado di avanzamento dei singoli nuovi progetto introdotto in questa nuova proposta¹¹.

¹⁰ Compresi i finanziamenti incrociati.

¹¹ Cfr. http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm.

Nel quadro dell'analisi di impatto svolta dalla Commissione¹², uno studio¹³ indica che la realizzazione di questi progetti, se coordinata con altre misure di promozione dell'intermodalità e di tariffazione dell'uso delle infrastrutture, quali proposte nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti, comporterebbe un risparmio di tempo significativo che, soltanto per i flussi interregionali, particolarmente nei paesi candidati, potrebbe raggiungere quasi 8 miliardi di euro l'anno.

Il pacchetto di misure potrebbe ridurre di 17 milioni di tonnellate le emissioni di CO₂ prodotte dai flussi interregionali rispetto alle tendenze prevedibili e altre emissioni inquinanti quali l'ossido di azoto.

Tra gli altri vantaggi citiamo una riduzione della congestione stradale di circa il 14% e il miglioramento della sicurezza, grazie alla riduzione del numero degli incidenti stradali. Il pacchetto contribuirebbe anche ad un assetto territoriale più equilibrato in quanto per tutti i paesi candidati, la penisola iberica, i paesi nordici, il nord della Grecia e l'Irlanda l'accessibilità relativa aumenterebbe notevolmente¹⁴.

Questi progetti contribuiranno allo sviluppo sostenibile dei trasporti su scala comunitaria promuovendo l'intermodalità. Secondo lo studio sopra citato, questi progetti, accompagnati dalle misure prima indicate, permetterebbero di stabilizzare la quota di trasporti stradali nell'Unione ampliata a 27.

Sulla base dello studio precedentemente citato, la Commissione ha constatato che i progetti prioritari si situavano su assi della rete transeuropea che registreranno con tutta probabilità un volume importante di traffico internazionale. Il loro valore aggiunto europeo nel facilitare i collegamenti tra reti nazionali, gli scambi transnazionali e, di riflesso, la dinamica del mercato interno, può quindi considerarsi particolarmente elevato.

A differenza di numerosi altri settori, i progetti di investimento nel settore dei trasporti hanno una durata di vita di vari decenni, a beneficio delle generazioni future. Possono essere considerati degli investimenti produttivi con effetti positivi per l'insieme dell'Unione e la sua competitività poiché aumentano il potenziale di crescita a lungo termine, accentuano la dinamica del mercato interno e contribuiscono allo sviluppo sostenibile.

Altri studi relativi alla stima dell'impatto macroeconomico, in corso nel quadro dell'Iniziativa di crescita, sembrano indicare già da ora che la realizzazione dei progetti prioritari comporterebbe un considerevole aumento del benessere collettivo e consentirebbe aumenti di produttività, nonché la creazione di nuovi posti di lavoro permanenti oltre a quelli temporanei creati direttamente dai lavori di costruzione.

¹² Cfr. SEC(2003) 1060.

¹³ Cfr. Studio "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", Fase I, in corso di pubblicazione. Cfr. <http://www.nea.nl/ten-stac/>.

¹⁴ Cfr. Studio "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", Fase I, in corso di pubblicazione. Cfr. <http://www.nea.nl/ten-stac/>.

5.3 Consultazione esterna

La Commissione ha pubblicato, non appena disponibile, la relazione del gruppo ad alto livello e ha invitato le parti interessate a esprimere il loro punto di vista. Oltre al parere del Forum Energia e Trasporti del 10 settembre, la Commissione ha ricevuto 76 contributi da parte di organizzazioni composte di operatori, gestori di infrastruttura, industrie, associazioni regionali e associazioni per la tutela dell'ambiente. In sintesi, le osservazioni evidenziano globalmente un forte sostegno ai seguenti punti¹⁵:

- l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile dei trasporti, in particolare tramite la promozione delle infrastrutture necessarie all'intermodalità delle ferrovie, della navigazione interna e del trasporto marittimo, senza tuttavia trascurare la qualità della rete stradale;
- l'idea di sviluppare le autostrade del mare, rendendo necessaria la definizione delle procedure da attuare per avviare concretamente i progetti;
- l'idea di rafforzare il coordinamento tra Stati membri lungo i corridoi, monitorare i progetti, migliorare le procedure di valutazione e la capacità di intervento finanziario della Comunità, soprattutto per i progetti transfrontalieri.

Le reazioni pervenute sottolineano in genere la complementarità degli investimenti nel quadro della politica delle reti transeuropee con le misure di gestione dei trasporti che rientrano nella politica comune dei trasporti, come la liberalizzazione delle ferrovie e la tariffazione delle infrastrutture.

Per determinate sezioni di progetti transfrontalieri, alcune organizzazioni non governative hanno espresso alla Commissione il loro malcontento circa il modo in cui le procedure di valutazione degli impatti ambientali, particolarmente nel caso dei siti naturali, sono condotte dagli Stati membri interessati. Diverse regioni hanno peraltro proposto altri progetti prioritari non presentati dagli Stati membri al gruppo ad alto livello o non selezionati da quest'ultimo.

¹⁵ Cfr.: http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm.

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica alla proposta modificata di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica alla decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 156, primo comma,

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

(1) La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵, modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE⁶, ha stabilito gli orientamenti comunitari per la rete transeuropea dei trasporti, individuando i progetti di interesse comune la cui realizzazione deve contribuire allo sviluppo della rete ed elencando all'allegato III i progetti specifici ai quali i Consigli europei di Essen nel 1994 e di Dublino nel 1996 hanno attribuito particolare importanza.

(2) Il prossimo allargamento dell'Unione europea, l'obiettivo di promuovere un riequilibrio tra i modi di trasporto e i tempi di realizzazione di determinati progetti talora superiori a dieci anni impongono il riesame dell'elenco di progetti di cui all'allegato III della decisione n. 1692/96/CE.

(3) Il 2 ottobre 2001 la Commissione ha proposto di modificare la decisione n. 1692/96/CE sostituendo l'allegato III con un elenco di progetti prioritari che comprende i progetti specifici non terminati ai quali i Consigli europei di Essen e di Dublino hanno attribuito particolare importanza nonché sei nuovi progetti.

¹ GU C

² GU C

³ GU C

⁴

⁵ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

⁶ GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1.

(4) Nella relazione presentata alla Commissione il 30 giugno 2003, il gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea dei trasporti (nel prosieguo: “il gruppo ad alto livello”) ha individuato un numero limitato di progetti prioritari, applicando una metodologia basata su criteri quali l’esame della loro redditività economica potenziale, del grado di impegno degli Stati membri interessati a rispettare un calendario prefissato, del loro impatto sulla mobilità di beni e persone tra Stati membri, la coesione e lo sviluppo sostenibile. I progetti prioritari identificati dal gruppo ad alto livello includono i progetti proposti dalla Commissione il 2 ottobre 2001 e alcuni nuovi progetti, compresi quelli nei nuovi Stati membri che aderiranno all’Unione il 1° maggio 2004.

(5) Occorre estendere in modo limitato l’elenco dei progetti prioritari, dichiararli di interesse europeo e attuare meccanismi che promuovano il coordinamento tra Stati membri per consentire la realizzazione di detti progetti entro le scadenze desiderate.

(6) È opportuno istituire meccanismi di sostegno allo sviluppo di autostrade del mare tra Stati membri per ridurre la congestione stradale e migliorare l’accessibilità dei paesi periferici o insulari. L’introduzione di tali meccanismi, inquadrati tra l’altro da procedure di appalto, non pregiudica le regole comunitarie in materia di concorrenza e di appalti pubblici.

(7) È necessario rafforzare il coordinamento tra gli Stati che partecipano a progetti concernenti lo stesso asse per migliorare la redditività degli investimenti e facilitare la sincronizzazione e la copertura finanziaria.

(8) Il bilancio a posteriori dei progetti prioritari agevolerà le revisioni future degli orientamenti e dell’elenco dei progetti prioritari e contribuirà a migliorare i metodi di valutazione preliminare praticati dagli Stati membri.

(9) La compartimentazione tra Stati membri delle procedure nazionali relative alla valutazione degli impatti ambientali e socioeconomici di un progetto può rivelarsi inadatta alla dimensione transnazionale dei progetti dichiarati di interesse europeo. Per rimediarvi, occorre definire, oltre a metodi comuni di valutazione, procedure coordinate di valutazione e di consultazione dell’opinione pubblica o procedure di inchiesta transnazionale che riguardino i diversi Stati membri interessati e analizzino gli aspetti socioeconomici e ambientali. Queste procedure coordinate o di inchiesta transnazionale non devono incidere sugli obblighi derivanti dalla legislazione comunitaria in materia di protezione dell’ambiente.

(10) La Commissione ha realizzato un’analisi di impatto delle raccomandazioni del gruppo ad alto livello. I risultati mostrano che la realizzazione dei progetti individuati dal gruppo, combinata con diverse misure della politica comune dei trasporti, come la tariffazione per l’uso delle infrastrutture e l’apertura alla concorrenza del trasporto ferroviario di merci, apporterebbe notevoli vantaggi in termini di risparmio di tempo, riduzione delle emissioni e della congestione, miglioramento dell’accessibilità dei paesi periferici e dei nuovi Stati membri nonché di benessere collettivo.

(11) È pertanto necessario modificare la proposta modificata di decisione recante modifica alla decisione n. 1692/96/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione n. 1692/96/CE è così modificata:

1) All'articolo 2, paragrafo 1, la data "2010" è sostituita dalla data "2020".

2) All'articolo 3, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Le infrastrutture dei trasporti comprendono reti stradali, ferrovie e vie navigabili, autostrade del mare, porti di navigazione marittima e interna, aeroporti e altri punti di interconnessione tra le reti modali."

3) È aggiunto l'articolo 12 bis seguente:

*"Articolo 12 bis
Autostrade del mare*

1. La rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su alcuni itinerari marittimi in modo da stabilire nuovi collegamenti marittimi redditizi, regolari e frequenti per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e migliorare il collegamento degli Stati insulari e periferici.
2. La rete transeuropea delle autostrade del mare si compone di apparecchiature e infrastrutture concernenti almeno due porti situati in due Stati membri diversi. Queste apparecchiature e infrastrutture comprendono le apparecchiature portuali, sistemi elettronici di gestione logistica e procedure amministrative e doganali, nonché infrastrutture di accesso diretto, terrestre e marittimo ai porti, tra cui l'accesso durante l'inverno, utilizzate dai collegamenti di cui al paragrafo 1.
3. I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare sono proposti da almeno due Stati membri. I progetti proposti associano il settore pubblico e quello privato secondo forme che permettono, prima della concessione degli aiuti dei bilanci nazionali, integrati eventualmente dalle sovvenzioni della Comunità, la messa in concorrenza secondo una delle seguenti modalità:
 - a) tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati per stabilire nuovi collegamenti a partire dal porto della categoria A di cui all'articolo 12, paragrafo 2, che essi selezionano preventivamente all'interno di ogni regione marittima definita al progetto n. 21 dell'allegato III;
 - b) quando l'ubicazione dei porti è simile, tramite inviti pubblici a presentare proposte, organizzati congiuntamente dagli Stati membri interessati e rivolti a consorzi che riuniscono compagnie marittime e porti, situati in una delle regioni marittime definite al progetto n. 21 dell'allegato III.
4. I progetti di interesse comune concernono apparecchiature e infrastrutture che compongono la rete delle autostrade del mare e possono includere, eventualmente, aiuti all'avviamento destinati alle compagnie marittime che operano i collegamenti di cui al paragrafo 1. Gli aiuti all'avviamento sono limitati a due anni e sono concessi unicamente se in fase di avvio si incontrano ostacoli finanziari. Essi non possono superare l'importo minimo ritenuto necessario per l'avvio dei collegamenti in causa.

5. I progetti di interesse comune sono sottoposti alla Commissione per approvazione.”

4) È aggiunta la sezione 10 bis seguente:

**“SEZIONE 10 bis
COORDINAMENTO TRA STATI MEMBRI**

*Articolo 17 bis
Coordinatore europeo*

1. Per facilitare l’attuazione coordinata di alcuni progetti o sezioni di progetti tra quelli dichiarati di interesse europeo in forza dell’articolo 19 bis, la Commissione può designare, previa consultazione con gli Stati membri interessati, una personalità, denominata “coordinatore europeo”. Il coordinatore agisce in nome e per conto della Commissione. In generale, la sua missione riguarda un progetto ma, se necessario, può essere estesa ad altri progetti situati sullo stesso asse.
2. Il coordinatore europeo è scelto in funzione della sua esperienza nell’ambito delle istituzioni europee e della sua conoscenza delle questioni relative al finanziamento e alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti.
3. La decisione della Commissione sulla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di esercizio delle sue funzioni.
4. Il coordinatore europeo:
 - a) promuove metodi comuni di valutazione dei progetti, consiglia i promotori di progetti in merito alla copertura finanziaria dei progetti, contatta gli investitori privati potenziali e può fornire il suo parere su questioni relative al funzionamento delle reti;
 - b) redige ogni anno una relazione all’attenzione della Commissione sui progressi compiuti nella realizzazione dei progetti di cui è responsabile, sui nuovi sviluppi della regolamentazione o di altro tipo suscettibili di influire sulle caratteristiche dei progetti, nonché sulle difficoltà e sugli eventuali ostacoli suscettibili di provocare un ritardo significativo rispetto alle date indicate nell’allegato III;
 - c) contribuisce al dialogo con gli operatori, gli utilizzatori dei trasporti, le autorità regionali e locali, i rappresentanti della società civile, onde conoscere meglio la domanda di trasporto, le limitazioni e i parametri di servizio necessari per ottimizzare l’uso delle infrastrutture finanziate.
5. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie all’espletamento delle funzioni di cui al paragrafo 4.
6. La Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell’istruzione delle domande di finanziamento comunitario concernenti i progetti o gruppi di progetti cui è preposto.”

5) All'articolo 18, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“1. Gli Stati membri comunicano alla Commissione i progetti dei piani e dei programmi nazionali che essi elaborano ai fini dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in particolare per i progetti dichiarati di interesse europeo di cui all'articolo 19 bis, nonché i piani e programmi nazionali adottati. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione.”

6) L'articolo 19 è sostituito dal seguente:

*“Articolo 19
Progetti prioritari*

1. I progetti prioritari sono progetti di interesse comune contemplati all'articolo 7 il cui esame permette di verificare che essi:

- a) mirino a riassorbire una strozzatura o a completare una parte mancante su un grande asse della rete transeuropea, in particolare i progetti che attraversano barriere naturali;
- b) siano di dimensioni tali che una pianificazione a lungo termine e a livello europeo apporta un valore aggiunto importante;
- c) comportino, a livello del progetto complessivo, una redditività socioeconomica potenziale e altri vantaggi socioeconomici, nonché l'impegno degli Stati membri interessati a realizzare gli studi e le procedure di valutazione in tempo utile per ultimare i lavori entro una data concordata in precedenza;
- d) apportino un valore aggiunto importante per agevolare la mobilità di merci e persone tra Stati membri, promuovendo anche l'interoperabilità delle reti nazionali;
- e) contribuiscano alla coesione territoriale dell'Unione europea integrando le reti dei nuovi Stati membri e migliorando le connessioni con le regioni periferiche;
- f) contribuiscano allo sviluppo sostenibile dei trasporti, migliorando la sicurezza e riducendo l'impatto ambientale dei trasporti, promuovendo in particolare un trasferimento modale verso la ferrovia, il trasporto intermodale, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo.

2. I progetti prioritari il cui inizio dei lavori è previsto entro il 2010, le loro sezioni e le date di completamento dei lavori concordate di cui al paragrafo 1, lettera c), sono indicati all'allegato III.

3. Entro il 2010, la Commissione elabora un bilancio dei progressi compiuti e propone, se necessario, di modificare l'elenco dei progetti prioritari indicati all'allegato III in conformità con il paragrafo 1 del presente articolo.”

7) È aggiunto l'articolo 19 bis seguente:

*“Articolo 19 bis
Dichiarazione di interesse europeo*

1. I progetti prioritari indicati all'allegato III sono dichiarati di interesse europeo.
2. Al momento della presentazione di progetti nel quadro del Fondo di coesione, conformemente all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1164/94 del Consiglio^{*}, gli Stati membri accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.
3. Al momento della presentazione di progetti nel quadro del bilancio riservato alle reti transeuropee, conformemente agli articoli 9 e 10 del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio^{**}, gli Stati membri accordano adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.
4. La Commissione sollecita gli Stati membri a tener conto dei progetti dichiarati di interesse comune quando elaborano la programmazione dei fondi strutturali, in particolare nelle regioni che rientrano nell'Obiettivo 1.
5. La Commissione provvede affinché i paesi beneficiari dello strumento strutturale di preadesione, al momento della presentazione dei loro progetti nel quadro di questo strumento e conformemente agli articoli 2 e 7 del regolamento (CE) n. 1267/1999 del Consiglio^{***}, accordino adeguata priorità ai progetti dichiarati di interesse europeo.
6. Se risulta che l'avvio dei lavori di uno dei progetti dichiarati di interesse europeo ha o avrà un ritardo significativo rispetto alla scadenza del 2010, la Commissione chiede agli Stati membri interessati di fornire entro tre mesi le ragioni di detto ritardo. Dopo aver ricevuto ed esaminato la risposta degli Stati membri interessati, nel rispetto del principio di proporzionalità la Commissione può decidere di ritirare la qualifica di progetto dichiarato di interesse europeo per proteggere gli interessi finanziari della Comunità.
7. Cinque anni dopo il completamento di un progetto dichiarato di interesse europeo o di una delle sue sezioni, gli Stati membri interessati elaborano un bilancio degli effetti socioeconomici e ambientali dell'opera, includendo gli effetti sugli scambi tra Stati membri, sulla coesione territoriale e sullo sviluppo sostenibile. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i risultati di detto bilancio.

8. Quando un progetto è dichiarato di interesse europeo, gli Stati membri interessati definiscono, per ogni sezione del progetto interessato, procedure coordinate di valutazione e di consultazione dell'opinione pubblica prima del rilascio delle autorizzazioni a costruire.
9. Quando un progetto dichiarato di interesse europeo comprende una sezione transfrontaliera indivisibile dal punto di vista tecnico e finanziario, i due Stati membri interessati eseguono un'inchiesta transnazionale per valutare la sezione transfrontaliera in questione e per consultare l'opinione pubblica prima del rilascio delle autorizzazioni a costruire.
10. Le procedure coordinate o di inchiesta transnazionale di cui ai paragrafi 8 e 9 non incidono sugli obblighi previsti dalla legislazione comunitaria in materia di protezione dell'ambiente, in particolare in merito alla valutazione dell'impatto ambientale. Gli Stati membri interessati informano la Commissione dell'avvio e del risultato di dette procedure coordinate o dell'inchiesta transnazionale.

* GU L 130 del 25.4.1994, pag. 1.
** GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1.
*** GU L 161 del 26.6.1999, pag. 73.”

- 8) L'allegato III è così modificato:
- a) il titolo è sostituito con “Progetti prioritari il cui inizio dei lavori è previsto entro il 2010”.
 - b) il contenuto è modificato conformemente all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

ALLEGATO

Oltre ai progetti prioritari inclusi nella proposta della Commissione nell'ottobre 2001¹ e approvati dal Parlamento europeo in prima lettura il 30 maggio 2002, l'elenco comprende anche i seguenti nuovi progetti prioritari:

Estensione del progetto n. 1 sull'asse ferroviario Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo

- Ponte ferroviario/stradale sullo stretto di Messina (2015)

Estensione del progetto n. 3 sull'asse ferroviario ad alta velocità del sud-est dell'Europa

- Lisboa/Porto-Madrid (2011)
- Dax-Bordeaux (2020)
- Bordeaux-Tours (2015)

Estensione del progetto n. 6 sull'asse ferroviario Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-frontiera ucraina²

- Venezia-Trieste/Koper-Divaca (2015)
- Ljubljana-Budapest (2015)

Estensione del progetto n. 7 sull'asse autostradale Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest

- Autostrada Sofia-Kulata-frontiera Grecia/Bulgaria (2010), sezione transfrontaliera
- Autostrada Nadlac-Sibiu-(sezione verso Bucaresti e Constanta) (2007)

Estensione del progetto n. 16 sull'asse ferroviario merci Sines-Madrid-Paris

- Linea ferroviaria Sines-Badajoz (2010)

Estensione del progetto n. 17: Asse ferroviario Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava

- Strasbourg-Stuttgart (2015) con il ponte di Kehl come sezione transfrontaliera
- Wien-Bratislava (2010), sezione transfrontaliera

¹ COM(2001) 544.

² Parti di questo asse corrispondono al corridoio paneuropeo V.

Estensione del progetto n. 18: Asse fluviale Reno-Meno-Danubio³

- Reno-Mosa (2019) con la chiusa di Lanay come tratta transfrontaliera
- Wien-Bratislava (2015) sezione transfrontaliera
- Palkovicovo-Mohács (2014)
- Strozzature in Romania e Bulgaria (2011)

Estensione del progetto n. 20: Asse ferroviario del Fehmarn Belt

- Linea ferroviaria di accesso alla Danimarca a partire dall'Öresund (2015)
- Linea ferroviaria di accesso in Germania a partire da Hannover (2015)
- Linea ferroviaria Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

Progetto n. 21 (nuovo): Autostrade del mare

Progetti di interesse comune di cui all'articolo 12 bis e concernenti una delle autostrade del mare seguenti:

- Autostrada del mar Baltico (che collega gli Stati membri del mar Baltico a quelli dell'Europa centrale e occidentale) (2010)
- Autostrada del mare dell'Europa occidentale (che collega la penisola iberica, via l'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda) (2010)
- Autostrada del mare dell'Europa sudorientale (che collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro) (2010)
- Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale (Mediterraneo occidentale), che collega Spagna, Francia, Italia, compresa Malta, e che collega l'Autostrada del mare dell'Europa sudorientale⁴ (2010)

Progetto n. 22: Asse ferroviario Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden⁵

- Linea ferroviaria frontiera greco-bulgara-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015)
- Linea ferroviaria Curtici-Brasov (verso Bucaresti e Constanța) (2010)
- Linea ferroviaria Budapest-Wien (2010), tratta transfrontaliera
- Linea ferroviaria Brno-Praha-Nürnberg (2010), con Nürnberg-Praha come tratta transfrontaliera

³ Una parte di questo asse corrisponde alla definizione del corridoio paneuropeo VII.

⁴ Anche verso il mar Nero.

⁵ Questo asse principale corrisponde alla definizione del corridoio paneuropeo IV.

Progetto n. 23: Asse ferroviario Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien⁶

- Linea ferroviaria Gdańsk-Warszawa-Katowice (2015)
- Linea ferroviaria Katowice-Brno-Břeclav (2010)
- Linea Katowice-Žilina-Nove Mesto n.V. (2010)

Progetto n. 24: Asse ferroviario Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen

- Lyon-Mulhouse-Müllheim (con Mulhouse-Müllheim come tratta transfrontaliera⁷) (2018)
- Genova-Milano/Novara
- Basel-Karlsruhe (2015)
- Frankfurt-Mannheim (2012)
- Duisburg-Emmerich (2009)⁸
- “Ferrovia del Reno” Rheidt-Antwerpen (2010)

Progetto n. 25: Asse autostradale Gdańsk-Brno/Bratislava-Wien⁹

- Autostrada Gdańsk-Katowice (2010)
- Autostrada Katowice-Brno/Žilina (2010), sezione transfrontaliera
- Autostrada Brno-Wien (2009), sezione transfrontaliera

Progetto n. 26: Asse ferroviario/stradale Irlanda/Regno Unito/Europa continentale

- Corridoio stradale/ferroviario che collega Dublin con il Nord (Belfast-Larne) e con il Sud (Cork) (2010)¹⁰
- Corridoio stradale/ferroviario Hull-Liverpool (2015)
- Linea ferroviaria Felixstowe-Nuneaton (2011)
- Linea ferroviaria Crewe-Holyhead (2008)

⁶ Questo asse principale corrisponde alla definizione del corridoio paneuropeo VI.

⁷ Comprendente il TGV Reno-Rodano, senza il ramo ovest.

⁸ Il progetto n. 5 (Linea Betuwe) collega Rotterdam a Emmerich.

⁹ Questo asse principale corrisponde alla definizione del corridoio paneuropeo VI.

¹⁰ Comprendente il progetto n. 13 di Essen: collegamento stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux.

Progetto n. 27 : “Rail Baltica”: asse ferroviario Warsaw - Kaunas - Riga – Tallinn

- Warsaw - Kaunas (2010)
- Kaunas - Riga (2014)
- Riga - Tallinn (2016)

Progetto n. 28 : "Eurocaprail" sull'asse ferroviario Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg

- Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (2012)

Progetto n. 29 : asse ferroviario del corridoio intermodale ionico/adriatico

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

Tra parentesi figura la data convenuta in precedenza di completamento dei lavori. Le date di completamento dei lavori dei progetti da 1 a 20 e il dettaglio delle sezioni sono quelli indicati nel rapporto del Gruppo ad alto livello, quando questi ultimi sono stati effettivamente individuati.